

Vous venez d'acheter un vélo Lapierre et nous vous remercions de la confiance que vous témoignez à l'égard de notre marque. En effet la société Lapierre, basée à Dijon en France, s'efforce de vous apporter, grâce à son savoir-faire et son expérience acquis depuis plus de soixante ans dans ce domaine, des solutions précises pour faire de vous des cyclistes heureux et satisfaits.
Ce manuel est destiné à vous permettre d'optimiser les performances et la durée de vie de votre bicyclette.

I - BIENVENUE

FRANÇAIS

1 LA CONCEPTION

Pour votre plus grand plaisir, le bureau d'étude des Cycles Lapierre tient compte de vos remarques et de vos exigences en permanence. Les coureurs de notre team VTT, le Team Lapierre International, ainsi que les professionnels de l'équipe cycliste de la Française des Jeux, nous font également bénéficier de leurs expériences en compétition de haut niveau. Tous les secteurs sont étudiés afin de ne laisser aucune place au hasard. Géométries, concepts techniques, matériaux… tout est soigneusement étudié par notre équipe Recherche & Développement, afin de vous procurer confort et performances, que ce soit dans le domaine du VTT ou de la route.

Pour chaque vélo correspondant à un domaine d'utilisation particulier, les équipements sont minutieusement sélectionnés afin d'accroître la robustesse, la longévité, les performances de votre cycle mais aussi pour vous procurer un confort d'utilisation optimum.

C'est cet état d'esprit qui nous anime au quotidien pour vous offrir la meilleure monture. A ce titre, les Cycles Lapierre privilégient la construction artisanale. Chacune de nos créations est montée individuellement, sur pied, vérifiée et signée par le spécialiste concerné.

Nos vélos sont conformes aux exigences de sécurité décrites dans les nouvelles normes européennes suivantes :

- EN14764 : « Bicyclettes utilisées sur la voie publique »
- EN14765 : « Bicyclettes pour jeunes enfants »
- EN14766 : « Bicyclettes tout terrain »
- EN14781 : « Bicyclettes de course »

Lors de votre acquisition, vous faites donc l'achat d'un vélo de qualité auquel nous avons apporté tout notre soin et notre savoir-faire. Nous vous remercions de la confiance que vous apportez à notre marque et nous vous souhaitons une bonne et longue route à nos cotés.

Les vélos Lapierre sont développés dans le but d'obtenir des performances optimales dans des conditions spécifiques d'utilisation. Les vélos Lapierre peuvent se classer en différentes catégories selon l'emploi pour lesquels ils sont conçus. Le non-respect des conditions d'utilisation du vélo peut entraîner des risques pour l'utilisateur.

⚠ WARNING ⚠

**LISEZ ATTENTIVEMENT CE MANUEL, AVANT LA PREMIERE UTILISATION DE VOTRE VELO.
POUR LE REGLAGE ET L'ENTRETIEN DE CERTAINS COMPOSANTS, MERCI DE VOUS REPORTER AUX NOTICES JOINTES AVEC VOTRE VELO.**

⚠ WARNING ⚠

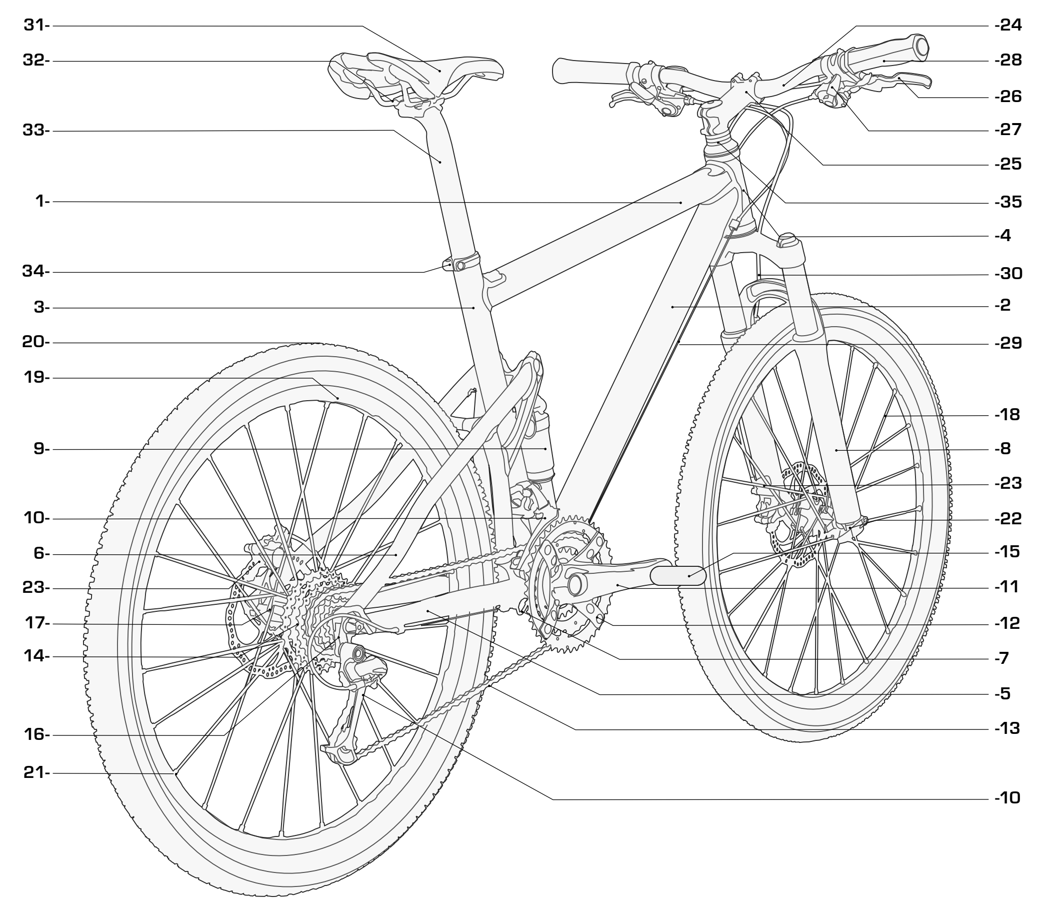
POUR VOTRE SÉCURITÉ, PORTEZ LES PROTECTIONS NÉCESSAIRES EN FONCTION DE LA PRATIQUE.

PORTEZ TOUJOURS DES VÊTEMENTS ADÉQUATS, ET RENDEZ VOUS VISIBLE DES AUTOMOBILISTES.LE PORT DU CASQUE EST VIVEMENT CONSEILLÉ.

EN CAS DE CHUTE, FAITES UNE RÉVISION COMPLÈTE DE VOTRE VÉLO.

SI VOUS DÉTECTEZ UN PROBLÈME, N'UTILISEZ PAS VOTRE VÉLO AVANT DE L'AVOIR RÉGLÉ.

FAITES UNE VÉRIFICATION DE VOTRE VÉLO AVANT CHAQUE UTILISATION.



2 DEFINITIONS

CADRE
1- Tube supérieur
2- Tube diagonal
3- Tube de selle
4- Tube de direction
5- Bases
6- Haubans
7- Boîte de pédalier
8- Fouche (suspendue ou
rigide selon type de vélo)
9- Amortisseur arrière
(sur VTT suspendus exclusivement)

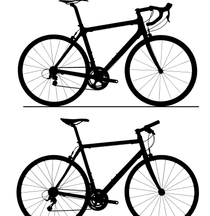
TRANSMISSION
10- Dérailleur avant/arrière
11- Manivelles
12- Plateaux
13- Chaîne
14- Cassette
15- Pédales (selon version)
16- Patte de dérailleur

ROUES
17- Moyeux avant/arrière
18- Rayons
19- Jantes avant/arrière
20- Pneux (avec ou sans chambre à air
en fonction des types de vélos)
21- Valves
22- Serrages rapide
23- Freins avant/arrière (Disques ou à
patins selon type de vélos)

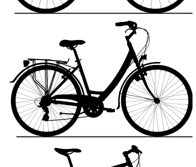
PERIPHERIQUES
24- Cintre
25- Potence
26- Leviers de frein
27- Leviers de vitesses
28- Grips
29- Câbles
30- Gaînes
31- Selle
32- Chariot de selle
33- Tige de selle
34- Collier de serrage de selle
35- Jeu de direction

I - BIENVENUE

FRANCAIS



Route : Cintre courbé ou cintre triathlon, frein à mâchoire, roue de 700c avec des pneus de 20à 25c. Condition d'utilisation 1



Road cruiser : Similaire au vélo de route mais avec un cintre plat.
Conditions d'utilisation 1



Ville : cintre courbé, roue de 26 pouces, équipé de porte-bagages et éclairage fixe. Conditions d'utilisation 1



VTC-Trekking : Cintre plat, roue de 700 avec des pneus de 32 à 35c.
Conditions d'utilisation 2



VTT cross-country: Cintre plat ou semi-relevé, roues 26" avec pneus larges, frein V-brake ou disque. Suspension avant ou double suspension légère.
Conditions d'utilisation 3

VTT Free-ride, Enduro, DH, Dirt : Pneus larges, cintre relevé, suspension grand débattement. Pour une utilisation plus agressive. Tous ces modèles ont des cadres renforcés. Conditions d'utilisation 4.

Restriction d'usage :

L'utilisation de votre bicyclette en dehors des conditions d'usage décrites ci-contre peut entraîner une détérioration de la bicyclette ou de l'une des pièces. Nos vélos sont conçus pour résister à la charge d'une personne de 100kg. L'utilisation de nos vélos par une personne dont le poids est supérieur à 100kg entraînerait des restrictions de garantie.

⚠ CONDITION 1 ⚠

UTILISATION SUR UNE SURFACE GOUDRONNÉE OU LES PNEUS RESTENT EN CONTACT AVEC LE SOL.

⚠ CONDITION 2 ⚠

INCLUES LES CONDITIONS D'UTILISATION 1 MAIS AUSSI L'UTILISATION SUR DES SURFACES GRAVILLONNÉES OU DES CHEMINS PEU ACCIDENTÉS OU LES PNEUS RESTENT EN CONTACT AVEC LE SOL.

⚠ CONDITION 3 ⚠

INCLUES LES CONDITIONS D'UTILISATION 2 MAIS AUSSI L'UTILISATION EN TOUT-TERRAIN OU LES PNEUS PEUVENT PERDRE MOMENTANÉMENT LE CONTACT AVEC LE SOL. PAS DE SAUT.

⚠ CONDITION 4 ⚠

TOUTES LES CONDITIONS D'UTILISATION

3 SECURITE ET CONDUITE

Lorsque vous prenez possession de votre vélo Lapierre, celui-ci a été préparé et vérifié par notre revendeur agréé. Après une petite période de rodage, il est conseillé de vous rendre chez votre revendeur spécialisé afin qu'il finalise les derniers petits réglages, comme les tensions de câbles, la vérification des freins et de la direction, … Si quelque chose vous paraît anormal pendant cette période, n'hésitez pas à le signaler à votre revendeur.

Celui-ci ayant la confiance totale de notre société, il est tout à fait apte à opérer sur nos dernières nouveautés et dispose d'un outillage spécifique essentiel à certaines manœuvres délicates. Il connaît tous les réglages à effectuer afin que vous tiriez toute la quintessence de votre vélo. Si néanmoins vous préférez faire ces opérations par vous-même, vous trouverez nos conseils dans ce manuel.

Comme tous les sports de mouvements, le cyclisme comporte des risques de chutes ayant pour conséquences des blessures plus ou moins graves pouvant même être fatales. Il est donc vivement conseillé de porter un équipement de sécurité approprié, comme un casque homologué, des gants, etc. Lorsque vous êtes sur un vélo, vous assumez la responsabilité de ce risque. Vous devez donc connaître et appliquer les règles d'une utilisation responsable de votre vélo pour rouler en toute sécurité.

1- Effectuez toujours une vérification complète de votre vélo avant de rouler (serrage du cintre, de la potence, de la selle, des roues, des freins…) Par ailleurs, il est vivement conseillé d'établir et de respecter un calendrier d'entretien périodique. Ce dernier sera déterminé en fonction de vos fréquences de sorties, du kilométrage effectué, de votre style de pratique, ainsi que du terrain rencontré. N'hésitez pas à demander conseil à votre revendeur agréé pour déterminer vos besoins.

2- Sur route, faites en sorte de vous rendre visible des automobilistes lorsque les conditions météorologiques l'imposent. Utilisez des équipements à haut pouvoir réfléchissant et lumineux pour signaler votre présence. Respectez le code de la route en toute circonstance afin de ne pas vous mettre en danger.

3- Ne vous surestimez pas (surtout dans les disciplines extrêmes comme le free-ride). Certains risques peuvent être minimisés par une pratique progressive à l'entraînement qui participera au développement de votre habilité.

4- Lorsque vous roulez sur la voie publique, vous devez vous soumettre aux exigences nationales du code de la route en vigueur dans le pays dans lequel vous vous trouvez.

Afin de tirer le meilleur profit des performances de votre vélo, vous devez ajuster certains réglages avant de vous lancer pour la première fois. Ces réglages vous garantissent un meilleur confort, une fiabilité maximale, et surtout une augmentation sensible du rendement.

FRANÇAIS

1 POSITION DE CONDUITE

1.1 HAUTEUR DE SELLE

Tout corps humain est unique, ce qui signifie dans la pratique que le rapport entre les parties inférieures et les parties supérieures du corps peuvent varier de plusieurs centimètres chez deux individus de taille identique. Si la selle est trop haute, il vous faudra effectuer un mouvement de va-et-vient sur la selle pour que vos pieds atteignent les pédales rendant les vertèbres dorsales douloureuses. Inversement si le réglage est trop bas, vous risqueriez d'avoir progressivement des douleurs tendineuses aux genoux.

Une petite astuce vous permettra de déterminer rapidement si vous êtes assis à la bonne hauteur :
Positionnez la manivelle dans le prolongement du tube de selle et en posant le talon (pied nu) sur la pédale. Le but étant d'avoir la jambe juste étirée, sans pour autant être déhanché sur la selle.

Lorsque vous relevez la tige de selle, attention à ne jamais dépasser la limite matérialisée par l'inscription « INSER MINI » ou « STOP » généralement gravée sur la partie basse du tube. Il en va de votre sécurité! Si vous roulez alors que ce repère est toujours visible, vous pouvez altérer définitivement votre tube voir même casser votre cadre (remettant logiquement en cause l'application de la garantie).

Ce réglage peut s'effectuer à l'aide:

- D'un boulon classique.
- D'un boulon 6 pans creux (dans ce cas toujours agir sur la vis du coté droit du cadre).
- D'un blocage rapide: dans ce cas, positionner le levier à 90 degrés par rapport à l'axe du tube supérieur du vélo pour visser l'écrou opposé, puis rabattre le levier pour bloquer l'ensemble.

1.2 POSITION DE LA SELLE

Lorsque vous roulez avec une selle neuve, il est possible de sentir un léger inconfort le temps que vous vous y habituiez et que cette dernière se rôde. En revanche, une mauvaise position de selle peut provoquer des irritations diverses ou des douleurs.

Pour éviter ce genre de problème, il est généralement conseillé de régler la selle à l'horizontal. Cette inclinaison peut bien entendu être ajustée en fonction de la morphologie de chacun. Le second réglage consiste à ajuster le recul de selle de manière à avoir une bonne position de pédalage et un bon allongement du dos.

Quoiqu'il en soit, la selle doit être serrée suffisamment de manière à ce qu'elle ne puisse plus bouger.



WARNING

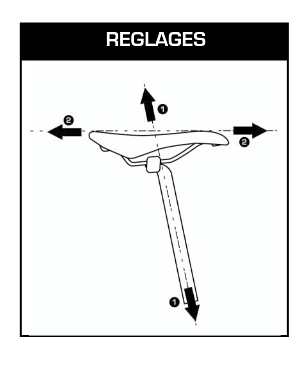
RESPECTEZ LES CONSIGNES DE SERRAGES DES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS CAR IL EN VA DE VOTRE SÉCURITÉ.
AVANT ET APRÈS CHAQUE SORTIE, RECHERCHEZ D'ÉVENTUELLES VIBRATIONS OU JEUX SUR L'ENSEMBLE DE VOTRE VÉLO, CAR UN JEU IMPORTANT EST SOUVENT SIGNE D'UN MAUVAIS SERRAGE OU D'UNE USURE IMPORTANTE DE LA PIÈCE.



WARNING

NE JAMAIS DÉPASSER LA LIMITE DE SORTIE DE SELLE MATÉRIALISÉE PAR L'INSCRIPTION «INSER MINI» OU «STOP». IL EN VA DE VOTRE SÉCURITÉ, AINSI QUE DE LA FIABILITÉ DE VOTRE VÉLO.

REGLAGES



1.3 REGLAGE DU GUIDON
Le guidon est composé de la potence, du cintre, des leviers de frein et de vitesse ainsi que des poignées.

Dans le cas d'une potence à plongeur, pour ajuster la hauteur, il faut :
1 - Dans un premier temps, débloquer la potence en dévissant de quelques tours de vis la partie supérieure et tapoter légèrement sur celle-ci pour décoincer le cône.

2 - Ensuite vous pouvez ajuster la hauteur de votre potence librement tout en veillant à ne pas dépasser la limite d'insertion (cf. avertissement) gravée sur le plongeur de la potence. Lorsque vous revissez veillez à respecter le couple de serrage préconisé (cf. p.11) et à respecter l'alignement de la potence et de la roue avant.

Dans le cas d'une potence A-head set, nous vous conseillons de vous adresser à votre spécialiste qui pourra soit retourner votre potence soit retirer des entretoises.

Avant de repartir, immobilisez la roue avec vos deux genoux et essayez de faire tourner le cintre de gauche à droite pour vous assurer que la potence ne bouge pas. Elle doit être bien immobile par rapport à la fourche.
Pour votre sécurité, nous vous invitons à régler votre poste de pilotage de manière à accéder facilement aux commandes de freins et de dérailleurs.

Pour le VTT: Les manettes doivent se trouver dans l'axe des avant-bras lorsque que le cycliste est en position sur son vélo (assis sur la selle et bras tendus)
Pour les vélos ROUTE: de manière générale, la partie inférieure du cintre doit être horizontale.
Avertissement: Votre potence (à plongeur) comporte un repère «STOP» ou «INSERT MINI» qui indique la limite d'enfoncement minimum du plongeur dans le pivot de fourche. Si ce repère est visible, la potence peut se casser (entraînant l'annulation de la garantie) et votre sécurité pourrait être mise en jeu. Dans le cas d'une version de potence dite «Ahead set», veillez à ce que les vis de fixation de la potence soient correctement serrées.

1.4 LE JEU DE DIRECTION
Le jeu de direction se compose de deux roulements et cuvettes placés à chaque extrémité de la douille. La gamme de vélos Lapierre comporte deux types de jeux de direction, à savoir le jeu de direction classique (lorsque le pivot de la fourche est maintenu par un écrou qui permet de régler les jeux dans la direction) ou A-head (lorsque le réglage du jeu se fait par le capuchon qui se trouve sur le dessus de la potence).

Lors des sorties les plus intenses, le jeu de direction est soumis à rude épreuve, et il est possible que ce dernier prenne du jeu. Attention, le fait de rouler avec du jeu dans la direction peut détériorer votre jeu de

direction voire le cadre.

Il existe deux tests simples, à effectuer avant de commencer votre sortie.

TEST 1- Frein avant serré, essayez de déplacer le vélo d'avant en arrière, et inversement. Vous remarquerez immédiatement la présence d'un jeu important ou non.

TEST 2- Faites rebondir la roue avant de votre vélo, vous entendrez alors un claquement uniquement en présence d'un jeu significatif dans la direction. Attention, ne tenez pas compte des bruits parasites, comme celui des câbles venant taper sur le cadre ou encore celui des rayons.

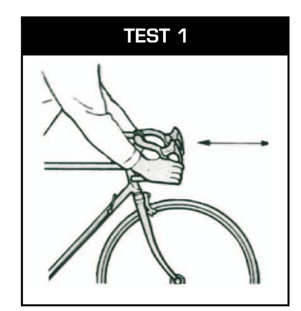
Il existe encore une autre façon de déceler le jeu dans la direction: la roue avant ne reposant pas sur le sol, tournez doucement le guidon de gauche à droite. Le mouvement s'arrêtera de façon hésitante dans la position extrême.
Lorsque vous avez constaté du jeu dans la direction, agissez comme suit:

A- Pour un jeu de direction classique.
1- Dévissez le contre-écrou.
2- Resserrez la cuvette supérieure tout en maintenant la fourche de votre vélo.
3- Serrez jusqu'à disparition du jeu.
4- Contrôler le jeu à nouveau dans la fourche. Cette dernière doit pouvoir pivoter avec souplesse.
5- Bloquez le contre-écrou, tout en maintenant la cuvette supérieure.
6- Contrôlez à nouveau la direction, elle doit rester souple.

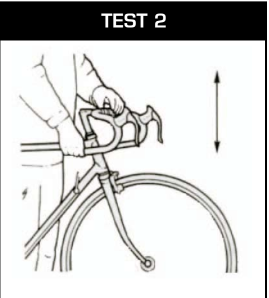
Lors de ce réglage, n'utilisez que des clés minces. Attention! N'utilisez pas de clés plates courantes pour éviter d'abîmer le contre-écrou ainsi que la cuvette supérieure.

B- Pour un jeu de direction Ahead.
Pour régler un jeu de direction Ahead, une clé BTR suffit.
1- Dévissez les vis (A) de la potence.
2- Vissez ensuite la vis (B) dans le capuchon jusqu'à la disparition du jeu.
3- Contrôlez que le jeu dans la fourche n'est plus présent. Elle doit pouvoir pivoter en souplesse.
4- Resserrez les vis (A) de la potence.

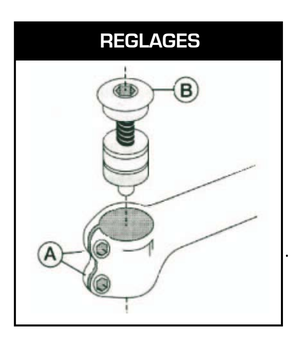
TEST 1



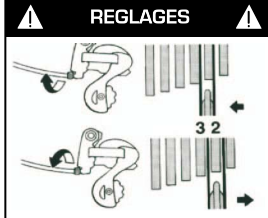
TEST 2



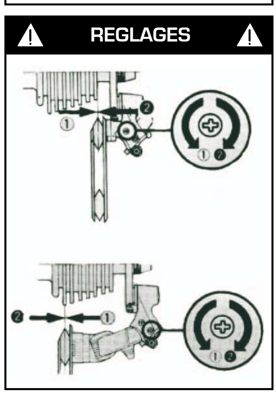
REGLAGES



REGLAGES



REGLAGES



2 REGLAGE

2.1 DERAILLEUR ARRIERE

Ce composant fait parti des organes les plus importants sur votre vélo. Sollicité en permanence, il doit être réglé précisément afin de vous garantir un fonctionnement optimal ainsi qu'une durée de vie accrue. En cas de questions sur ces réglages, adressez-vous à votre spécialiste. En effet, il dispose de l'expérience et d'un savoir-faire non négligeable en la matière.

Pour diminuer au maximum toute résistance ou toute usure anticipée du système, il convient d'aligner le mieux possible la chaîne, les galets, les pignons…

Normalement toutes ces opérations ont été effectuées avant la livraison de votre vélo et vous ne devriez, par conséquent, jamais avoir à les faire vous-même. Si toutefois vous étiez amené à intervenir directement sur le réglage de votre dérailleur arrière veuillez suivre les étapes ci-dessous :

1- Dévisser le serre-câble au niveau du dérailleur de manière à ce que ce dernier soit libre.
2- Ajuster la butée haute et la butée basse en suivant le schéma ci-contre.
3- Tendre le câble en tirant dessus et en venant l'immobiliser à l'aide du serre-câble sur le dérailleur. Pour peaufiner la tension de câble, vous pouvez utiliser la molette au niveau du dérailleur et/ou au niveau de la manette.

Attention : si malgré ces recommandations vous ne parveniez pas à faire fonctionner votre indexation correctement, adressez-vous à votre détaillant de manière à ce que celui-ci vérifie les différents éléments de réglage ainsi que la patte de dérailleur.

2.2 DERAILLEUR AVANT

De même que pour le dérailleur arrière, le dérailleur avant a été réglé avant la livraison de votre vélo, vous ne devriez donc pas intervenir directement dessus. Si dans un cas exceptionnel vous étiez amené à régler votre dérailleur avant, veuillez suivre les étapes ci-dessous :

1- Position

Le dérailleur avant est maintenu par une vis sur un collier fixé au cadre. En dévissant cette vis, le dérailleur peut être déplacé vers le haut ou le bas.

Pour que le dérailleur avant soit dans la position optimale, la fourchette extérieure doit se situer entre 1mm et 3 mm au-dessus du grand plateau et être parallèle à ce dernier. Une fois que vous avez ajusté la position du dérailleur avant, vous pouvez resserrer la vis de fixation. Attention à bien respecter le couple de serrage (voir p.11) Tout comme pour le dérailleur arrière, il est possible de régler la position maximale (A), et minimale (B) à l'aide des vis de réglage des butées.

2- Réglage des butées et tension de câble
Mettez maintenant la chaîne sur le plateau inférieur et sur le pignon le plus grand. A l'aide de la vis de butée basse, réglez la fourchette intérieure du dérailleur de manière à ce que celle-ci soit à une distance comprise entre 0,5 mm et 1mm de la chaîne. Tirez sur le câble du dérailleur pour le tendre, puis bloquez-le correctement. Le réglage est optimal lorsque la chaîne ne touche jamais la fourchette de dérailleur.

NB : Dans certains cas d'utilisation d'un triple plateau SHIMANO sur un vélo de route, vous pouvez bénéficier d'un cran de rectification (½ cran) permettant d'ajuster la position du dérailleur avant de manière à ce que celui-ci ne touche pas la chaîne lorsque cette dernière est sur les positions extrêmes de la cassette. Le système dispose donc de 3 plateaux mais de 4 crans au niveau de la manette.

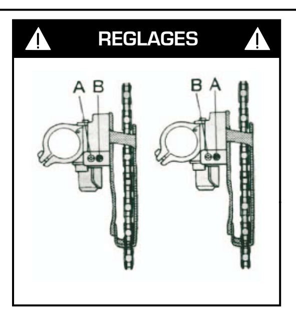
Important! Pour une bonne utilisation des éléments de la transmission, veillez à ne pas «croiser» la chaîne, comme montré sur le schéma ci-joint.

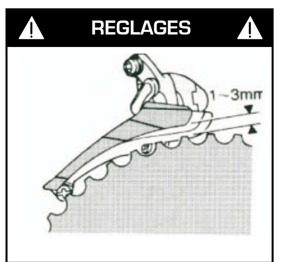
2.3 FREINS
Il existe différents types de freins utilisés sur le marché :
- Les freins à tirage latéral plutôt utilisés sur les vélos de route.
- Les freins à tirage central.
- Les freins V-brakes.
- Les freins hydrauliques.
- Les freins à disques hydrauliques.

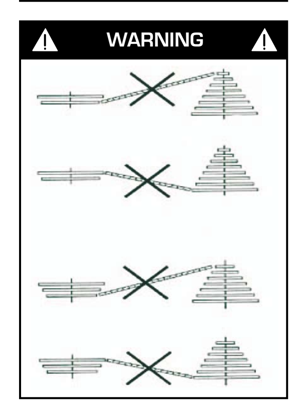
L'ensemble des vélos Lapierre est monté de la manière suivante : le levier gauche correspond à l'utilisation du frein avant et le levier droit correspond à l'utilisation du frein arrière.

Le réglage des freins à tirage latéral s'effectue en agissant sur la butée réglable située sur l'étrier du frein. On tend le frein en tournant la molette dans le sens direct (sens contraire aux aiguilles d'une montre). Pour les cantilevers, tournez la butée de gaine située sur le levier de frein. Opérez de la même façon pour les freins V-brakes, laissez seulement 1mm entre les patins et la jante, contre 2mm pour les deux types de freins précédents. Le réglage des freins à disques hydrauliques est automatique. Pour vous garantir une durée de vie maximum des organes de freinage, évitez toute contamination des plaquettes et du disque, par des substances graisseuses. En cas de questions ou de doutes, veuillez toujours vous référer à la notice de vos freins ou à votre détaillant.

2.4 LES ROUES
L'industrie du pneumatique a activement participé au développement récent des modèles de bicyclettes destinés







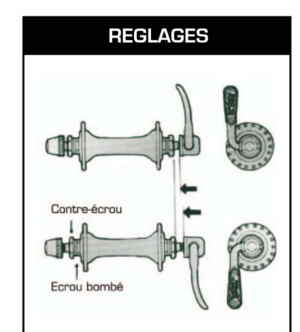
WARNING

PAR TEMPS DE PLUIE LES DISTANCES DE FREINAGE SONT PLUS LONGUES

WARNING

VÉRIFIEZ TOUJOURS LE BON SERRAGE DE VOS ROUES AVANT CHAQUE SORTIE.

REGLAGES



à des utilisations particulières. Les pneus choisis pour la monte de votre vélo LAPIERRE, ne l'ont été qu'après une sélection rigoureuse et intense. Pour pouvoir en profiter aussi longtemps que possible, il est conseillé de tenir compte de leurs caractéristiques particulières.

L'entretien d'un pneumatique nécessite:

- Un fond de jante en bon état et des jantes saines.
- La pose d'un peu de talc de temps en temps sur la chambre et l'intérieur du pneu.
- Une pression correcte. Pour cela, reportez-vous aux plages d'utilisation inscrites sur le flanc du pneumatique. Vous n'avez pas besoin de gonfler le pneumatique à la valeur maximale indiquée, mais plutôt en fonction du niveau de confort/rendement que vous souhaitez.
- Enlevez régulièrement les éventuels corps étrangers incrustés dans la surface du pneu.

En revanche, sont proscrites:

- **L'entrée en contact avec de l'essence, de l'huile ou de la graisse.**
- **Une exposition prolongée au soleil direct ou à une chaleur environnementale sèche**.

Certains modèles de pneumatique comportent des sculptures spécifiques engendrant un sens de rotation contraint. Respectez ce sens, comme indiqué par la flèche sur le flanc de ces derniers.

3 RECOMMANDATIONS DIVERSES

3.1 COUPLE DE SERRAGES

- Potence classique à plongeur 20Nm
- Cintre sur potence classique 25Nm
- Potence Ahead set 10Nm sur le pivot - 5Nm sur le cintre
- Câbles de freins 6-8Nm
- Patins de freins 6-8Nm
- Leviers de freins 6-8Nm
- Dérailleurs 8-10 Nm
- Manettes dérailleurs 5 Nm
- Ecrous de roue 20 Nm
- Chariots de selles 15 Nm
- Dérailleur Avant 5-6 Nm

3.2 FOURCHES TELESCOPIQUES

Votre fourche télescopique nécessite un entretien très précis, et d'une extrême rigueur, en fonction des différents modèles sélectionnés par les Cycles Lapierre. Pour cela il est impératif de vous reporter à la notice du fabricant. Cet organe étant en permanence soumis à des contraintes, nettoyez toujours les plongeurs après chaque utilisation. Inspectez aussi l'état des joints garant de la bonne marche des fourches et surtout de leur fiabilité. La lubrification et la vidange de la fourche sont à effectuer en fonction des recommandations du fabricant (pour cela reportez-vous à la notice du fabriquant). Ces opérations sont à confier à des spécialistes disposant de l'outillage et des compétences nécessaires pour les mener à bien.

1 - MODELES CARBONE

Ces modèles sont à la pointe de la recherche Lapierre ; vous disposez ainsi d'un cadre de haute technologie. Vous devez donc respecter ces quelques consignes, afin de vous assurer d'une plus grande longévité, ainsi que d'une efficacité constante.

- Soyez à l'écoute de votre vélo.
- Entretenez régulièrement votre vélo.
    - Faites des visites de contrôle périodiques chez votre détaillant.
    - En cas d'impact, faites contrôler celui-ci par votre spécialiste habituel.
    - Attention de ne pas utiliser de graisse dans votre tube de selle : certaines graisses peuvent se révéler nocives pour la résine et détériorer cette dernière.

Durant les sorties d'hiver, il est IMPERATIF de laver son vélo après chaque sortie afin que le sel n'attaque pas le vernis des cadres et des périphériques.

WARNING

NE JAMAIS DÉPASSER LES PRESSIONS MAXIMALES INDIQUÉES SUR L'AMORTISSEUR.
EN CAS DE DOUTE REPORTEZ-VOUS SUR LE MANUEL D'UTILISATION DE L'AMORTISSEUR OU DE LA FOURCHE.
EN CAS DE DOUTE, DEMANDEZ CONSEILS À VOTRE SPÉCIALISTE.

2 X-RACE.

Développé pour le pur cross-country, le X-Race a été conçu pour les nouvelles générations d'amortisseurs sur la base d'un châssis simple, léger, rigide et esthétique. Il est le lien entre nos hardtails et nos tout-suspendus.

Afin d'en tirer le maximum, voici quelques conseils de réglage :

1- Réglez correctement votre position de pilotage.
2- Choisissez une pression de pneumatique appropriée aux conditions climatiques et au terrain pratiqué.
Reportez-vous aux conseils de gonflage indiqués sur les pneumatiques.
Si vous recherchez du confort et de la motricité, optez pour une pression faible. En revanche, il vous faudra gonfler davantage vos pneumatiques si vous recherchez du rendement et de la nervosité mais aussi pour éviter les risques de pincements.

WARNING

NE ROULEZ JAMAIS AVEC L'AMORTISSEUR ET LA FOURCHE (EN FONCTION DES MODÈLES) CONSTAMMENT EN POSITION BLOQUÉE, CAR VOUS RISQUEZ DE VOUS BLESSER LORS DES DESCENTES, ET VOUS POUVEZ USER PRÉMATURÉMENT VOTRE VÉLO.
IL EST CONSEILLÉ DE LES BLOQUER UNIQUEMENT LORS DE CERTAINES MONTÉS OU LORSQUE LE TERRAIN S'Y PRÊTE.

3- Réglage de SAG à l'amortisseur. (SAG: enfoncement de l'amortisseur lorsque le pilote monte sur le vélo.)
En fonction des effets que vous recherchez, vous pouvez aussi jouer sur le réglage de pression de l'amortisseur pour faire varier le SAG. Si vous recherchez plus de rendement, de sensations et de maniabilité, alors optez pour un enfoncement d'environ 10-15% c'est à dire entre 4 et 6mm.
Si vous recherchez plus de confort, de stabilité en descente, et de motricité, alors vous pouvez utiliser une pression plus basse. Optez pour un enfoncement initial de 25-30%, ce qui correspond à un enfoncement de 9 à 11mm.

Le meilleur compromis se trouvant entre 7 et 8 mm de SAG.
Attention à ne jamais dépasser les pressions maximales indiquées sur l'amortisseur.

REGLAGES FPS2



3 FPS2 (X-Control)
Le système FPS (Full Power Suspension) étant basé sur une position d'équilibre, il est nécessaire d'effectuer un réglage correct de la pression dans l'amortisseur arrière afin d'obtenir un rendement optimal. Pour ce faire, les vélos FPS2 disposent d'un indicateur de réglage sur le bras arrière.

Marche à suivre :
1- Asseyez-vous sur le vélo, pieds sur les pédales et mains sur le cintre (s'appuyer légèrement contre un mur à l'aide du coude facilite l'opération).
2- Une fois en équilibre, vous devez faire coïncider l'indicateur avec la position d'équilibre.

Pour cela, deux possibilités :

- Si votre indicateur est situé entre les positions « zéro » et « min », il faut diminuer la pression.
- Si votre indicateur est situé entre « zéro » et « max », il faut augmenter la pression. Pour ce faire, une pompe haute pression est recommandée.

Attention : ne pas dépasser 200 PSI ou 14 bars maximum et ne pas introduire d'impuretés pendant le réglage.

Pour parfaire votre réglage, vous pouvez sautiller sur la selle et vérifier la position de repos ou contrôler en roulant sur le plat que l'indicateur est bien en face du « zéro ». Attention toutefois aux effets d'optique et aux véhicules arrivant en sens inverse !

FRANCAIS

3.1 CONSEIL D'UTILISATION

Si vous souhaitez plus de débattement négatif, vous pouvez dégonfler un peu l'amortisseur pour encore plus de confort et de motricité ou si vous « pratiquez » sur des terrains très accidentés.

L'indicateur se trouvera alors entre les positions « zéro » et « max. » (Pour le X-Control : attention de ne pas s'écarter de plus de un millimètre de la position « zéro »). L'efficacité anti-pompage sera alors légèrement diminuée mais sera toujours supérieure à celle d'un suspendu classique.

A l'inverse, il n'y a aucun intérêt à gonfler l'amortisseur plus que nécessaire.

En revanche, prenez garde à ne pas diriger le jet d'un nettoyeur haute pression vers les roulements de votre vélo (direction, roues, pédalier,...). Une brosse fixée en bout de jet est une bien meilleure solution pour nettoyer votre VTT.
Si vous avez l'habitude de rouler dans des régions boueuses, il est conseillé de protéger l'amortisseur avec un manchon en néoprène.

4 OST - SPICY/ZESTY

Notre nouvelle technologie OST (Optimized Suspension Technology) issue du système FPS2 mais optimisée pour les longs débattements, bénéficie, tout comme le FPS2, d'un indicateur permettant de régler l'enfoncement initial (SAG) de manière optimum pour une efficacité maximum. L'indicateur se trouve sur le coté gauche du vélo, au niveau des haubans. La plage d'enfoncement est de 15 à 19 mm pour le Zesty et de 17 à 21 pour le Spicy.

Le mode de réglage est identique pour ces deux vélos et ci-dessous détaillé :

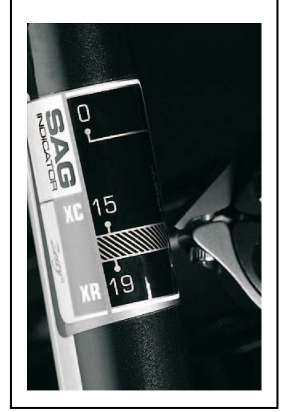
1 : vérifiez que l'indicateur est bien en face du « zero » quand personne n'est sur le vélo.
Si nécessaire ajuster la position de la flèche rouge.

2 : asseyez-vous sur le vélo, pieds sur les pédales et mains sur le cintre (s'appuyer légèrement contre un mur à l'aide du coude facilite l'opération)

3 : une fois en équilibre, vous devez faire coïncider la flèche rouge avec la zone de réglage. Cette zone hachurée se situe donc entre 15 et 19 mm pour le Zesty et entre 17 et 21 mm pour le Spicy.
- A 15 mm pour le Zesty et 17 mm pour le Spicy correspond une utilisation plus orientée cross country (XC) avec un angle de selle plus redressé et une suspension plus dure, renvoyant plus d'info en provenance du sol.

REGLAGES OST





⚠ WARNING ⚠

LAPIERRE NE PEUT ÊTRE TENU RESPONSABLE DE TOUT INCIDENT SURVENU LORS DE PRATIQUE DANGEREUSE OU NON ADAPTÉE À LA COMPÉTENCE DU CYCLISTE AINSI QUE LORS DE L'UTILISATION ABUSIVE DU VÉLO.

⚠ WARNING ⚠

NE JAMAIS DÉPASSER LA PRESSION MAXIMALE ACCEPTÉE PAR L'AMORTISSEUR. TOUJOURS SE RÉFÉRER À LA NOTICE DE L'AMORTISSEUR POUR VÉRIFICATION ET POUR LES FRÉQUENCES DE L'ENTRETIEN D'USAGE

NE JAMAIS DÉMONTER LE CORPS DE L'AMORTISSEUR, LA PRESSION Y EST TRÈS ÉLEVÉE ET POURRAIT VOUS BLESSER.
EN CAS DE DOUTE OU QUESTION, TOUJOURS SE RÉFÉRER À VOTRE DÉTAILLANT.

- A 19 mm pour le Zesty et 21 pour le Spicy, correspond une position plus « Enduro » (XR). Les angles seront un peu plus couché pour donner une position plus sur l'AR et la suspension sera plus souple.

Si l'indicateur est en dehors de la zone hachurée lorsque vous êtes sur le vélo, il suffit de :

- Augmenter la pression d'air dans l'amortisseur à l'aide d'une pompe haute pression, si la flèche se positionne après 19 pour le Zesty ou après 21 pour le Spicy
- Diminuer la pression d'air si la flèche se trouve avant 15 mm pour Le Zesty et 17 mm pour le Spicy.

Astuces : S'aider d'une deuxième personne pour vérifier la position de l'indicateur en vue de coté est préférable, car la vision depuis la position sur la selle induit une erreur d'angle.

Pour parfaire votre réglage, vous pouvez sautiller sur la selle pour vérifier la position en charge. N'hésitez pas également à faire le réglage lorsque vous êtes tout équipé (avec votre sac porte boisson, casque, etc), il n'en sera que plus précis

5 DH-230

5.1 RÉGLAGE DE LA DOUILLE DE DIRECTION

Votre DH-230 est équipé d'une douille de direction réglable. Les logements de roulements sont excentrés par rapport à l'axe de la douille extérieure. Il existe donc deux positions qui donnent deux angles de chasse différents (65° et 66,5°). En tournant de 180° votre douille intérieure par rapport à la douille extérieure, vous changez d'angle de chasse.

Il faut faire correspondre la rainure qui se situe en bas de la douille intérieure avec la fente de la douille extérieure. Les vis permettant le maintien de la douille réglable doivent être serrées à un couple de 6Nm.

5.2 RÉGLAGE DE L'AMORTISSEUR FOX DHXAIR

Le cadre du DH-230 a été spécifiquement développé afin d'être utilisé avec l'amortisseur à air FOX DHXair.
Il existe plusieurs réglages possibles sur cet amortisseur. Nous vous conseillons de lire le manuel d'utilisation FOX.

Vous devez tout d'abord régler la pression de la chambre positive de l'amortisseur. Il faut que votre SAG

(enfoncement de votre amortisseur quand vous vous trouvez sur votre vélo) soit compris entre 22 et 31mm. Le SAG optimal, validé par Nicolas Vouilloz, est de 28 mm.
Ensuite, il vous faut régler la pression de la bonbonne (la grosse molette bleu et le réglage du propédal dévissé à fond). Nous avons constaté que les meilleures performances sont obtenues avec une pression de 5 bars.
Si vous talonnez, vissez la grosse molette bleu. Vous pouvez aussi visser la petite molette bleue de réglage du Propedal qui a le même rôle que l'augmentation de la pression dans la bonbonne. Cette molette permet un réglage plus fin et plus facile sur le terrain que la pression de la bonbonne.

Conseils de Nicolas Vouilloz pour le réglage de l'amortisseur DHXair :
Réglage de compression (via valve Schrader) : 5.5-7.5 bars (80psi-110psi)
Réglage contrôle de fin de course (grosse molette bleue) : complètement ouvert
Réglage détente (bouton rouge) : en règle générale, la détente doit être aussi rapide que possible sans avoir du recul et déstabiliser le pilote de sa selle ; détente vive et contrôlée.

6 ACS – RÉGLAGE DU SYSTÈME ANTI CHAIN SUCK

Ce système permet de réduire le risque de blocage de la chaîne entre la base et les couronnes. La plaque ACS vient se visser sous les bases du cadre à l'aide de quatre trous oblong. Ces derniers permettent un réglage fin de la position de la plaque.

ACS 2

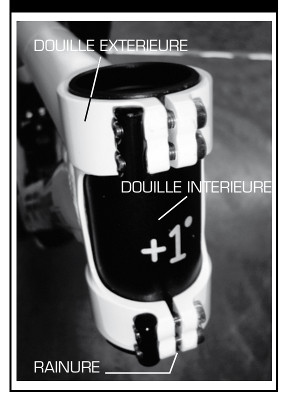
Celle ci doit être positionnée le plus prêt possible des plateaux comme indiquée sur le schéma suivant. Attention toutefois à ne pas mettre la plaque ACS en contact avec les dents du pédalier, les plots etc.. L'éloignement de la plaque par rapport aux dents entraînerait un risque de coincement de la chaîne.

IV MAINTENANCE

1 CALENDRIER D'ENTRETIEN

Afin de prolonger l'espérance de vie de votre vélo, voici un exemple d'un calendrier d'entretien dans le cas d'une utilisation régulière.

REGLAGES



REGLAGES



⚠ WARNING ⚠

AFIN DE PROLONGER LA DURÉE DE VIE DE VOTRE VÉLO, IL EST INDISPENSABLE DE L'ENTRETENIR RÉGULIÈREMENT.

1- Avant & après chaque sortie :

- Contrôlez les freins.
- Contrôlez la pression des pneumatiques et d'éventuels dommages.
- Contrôlez le serrage de roues.
- Contrôlez le serrage de la potence et du cintre.
- Contrôlez le bon fonctionnement de la fourche télescopique (pour les VTT).
- Entreposez soigneusement votre vélo dans un endroit propre et sec.

2- Tous les mois :

- Inspectez la présence éventuelle de jeu dans la potence et le cintre.
- Inspectez la présence éventuelle de jeu dans le tube de selle.
- Contrôlez la cassette ainsi que la chaîne.
- Contrôlez les câbles, durites, manettes.
- Contrôlez les dérailleurs, les lubrifiez si besoin.
- Contrôlez l'usure des plaquettes/patins des freins.
- Contrôlez le voilage des roues, la tension des rayons.
- Dans le cadre d'une utilisation de frein sur jante, celle-ci est une pièce d'usure. Contrôlez attentivement l'usure de la jante en vous reportant aux consignes du fabriquant ou en contrôlant le témoin d'usure situé sur la surface de freinage.

3- Tous les six mois (en fonction de la fréquence, et le type d'utilisation) :

- Inspectez le cadre et recherchez l'apparition d'éventuelles amorces de fissures.
- Contrôlez le jeu du boîtier de pédalier.
- Pour un contrôle plus efficace, il est conseillé de se rendre chez votre revendeur agréé, afin de faire un contrôle poussé.

4- Tous les ans :

- Remplacez cintre, potence.
- Contrôlez l'usure des plaquettes/patins de freins, remplacez si besoin.
- Contrôlez et lubrifiez toutes les pièces en frottement.
- Pour un contrôle plus efficace, il est conseillé de se rendre chez votre revendeur agréé, afin de faire un contrôle poussé.

2 NETTOYAGE ET LUBRIFICATION

Après votre sortie, lavez votre vélo à l'eau savonneuse (le liquide vaisselle étant conseillé pour son fort pouvoir dégraissant sans être corrosif pour autant). N'utilisez pas de nettoyeur haute-pression dans la mesure du possible. Si vous ne pouvez faire autrement, ne dirigez jamais le jet directement sur les roulements et les joints (dans le cas où vous utilisez un tout suspendu). Séchez à l'aide d'un chiffon doux pour éliminer les gouttes d'eau et les résidus d'humidité afin d'éviter les risques de corrosions. Cette opération vous permet par la même occasion de faire un contrôle visuel des tubes de votre vélo (utile pour percevoir d'éventuelles amorces de fissures).

Avant de l'entreposer convenablement, lubrifiez les organes de transmission à l'aide d'un produit élaboré pour cet effet. Profitez-en pour contrôler l'usure des freins, le voilage de roues ainsi que d'éventuels jeux.

3 PIECES D'USURES

Veillez à toujours vérifier les composants d'usures (notamment les éléments de freinages) de manière à ne prendre aucun risque. Si vous avez un doute quant à l'usure de certains composants veuillez vous référer à la notice du composant ou bien à votre détaillant. Mieux vaut prévenir que guérir alors n'attendez jamais le dernier moment !

Liste des différents éléments d'usures :

- Eléments de freinage (Patins, jantes, plaquettes)
- Pneus, chambres à air, fonds de jante
- Câbles et gaines
- Eléments de transmissions (Chaîne, plateaux, cassette, boitier de pédalier)
- Roulements des points de pivots des cadres suspendus
- Entretoises et bushing d'amortisseurs

V GARANTIES & SERVICE APRES VENTE

La présente garantie prend effet à compter de la date d'achat. Elle n'est accordée que pour un usage normal de la bicyclette.

La présente garantie prend effet à compter de la date d'achat. Elle ne s'applique que sur les vélos achetés chez l'un de nos revendeurs agréés Lapierre. Les conditions de garantie ne s'appliquent qu'au premier propriétaire du vélo et ne se transfèrent pas aux acheteurs suivants en cas de revente.

WARNING

EN CAS DE PROBLÈME, AMENEZ VOTRE VÉLO AVEC LA FACTURE D'ACHAT CHEZ VOTRE REVENDEUR LAPIERRE. IL FERA UN PREMIER DIAGNOSTIQUE DU PROBLÈME. LUI SEUL EST HABILITÉ À RENVOYER LE VÉLO ET À FAIRE LA DEMANDE DE PRISE EN GARANTIE DE LA PIÈCE. C'EST AU SAV LAPIERRE DE STATUER SUR LA VALIDITÉ DE LA GARANTIE.

La garantie n'est accordée que pour un usage normal de la bicyclette et pourra être annulée si le vélo est victime d'abus, d'entretien insuffisant, d'accidents ou d'autres conditions d'utilisation anormales et excessives.
Les cadres Lapierre sont garantis contre les défauts de fabrication ou de matière pour une durée de 5 ans pour les cadres rigides et 2 ans pour les cadres suspendus.
Le cadre de notre modèle DH est garanti 1 an dans le cadre d'une utilisation normale liée à la pratique du sport de descente et non de free-ride.

Les finitions (peinture et autocollants) sont garanties contre les défauts de fabrication pour une période d'un an à compter de la date d'achat originale.

Notre garantie ne s'applique pas lors de la pratique en compétition.

Tous les composants montés sur les vélos Lapierre sont garantis contre les défauts de fabrication pour une période de 2 ans à compter de la date d'achat. Certains composants, tels que les fourches télescopiques, les amortisseurs, les roues complètes et les freins hydrauliques, sont soumis aux conditions des fabricants concernés qui assureront eux-même le traitement de la garantie.

La garantie ne s'applique pas aux pièces d'usures dont vous trouverez la liste dans le paragraphe IV - 3 MAINTENANCE - Pièces d'usures.

Pour toute demande de garantie, l'utilisateur doit justifier de la date d'achat de la bicyclette auprès de nos revendeurs agrées qui procéderont au premier diagnostique. La prise en charge de la garantie devra être validée par le SAV LAPIERRE. L'utilisateur doit obligatoirement présenter le carnet de garantie complété ainsi que la facture du vélo.

Les garanties sont prises en considération après expertise par nos services. Aucun retour ne sera accepté en port dû. Les frais d'envoi et la main d'œuvre sont donc à la charge de l'utilisateur.
Si une pièce se trouve sous garantie, celle-ci sera remplacée par une pièce neuve identique ou correspondante. Toutefois, les Cycles LAPIERRE ne peuvent garantir la fourniture constante de certains types de cadres ou de certaines couleurs.

EN DERNIER LIEU, C'EST AU SAV LAPIERRE DE STATUER SUR LA VALIDITÉ DE LA GARANTIE.